

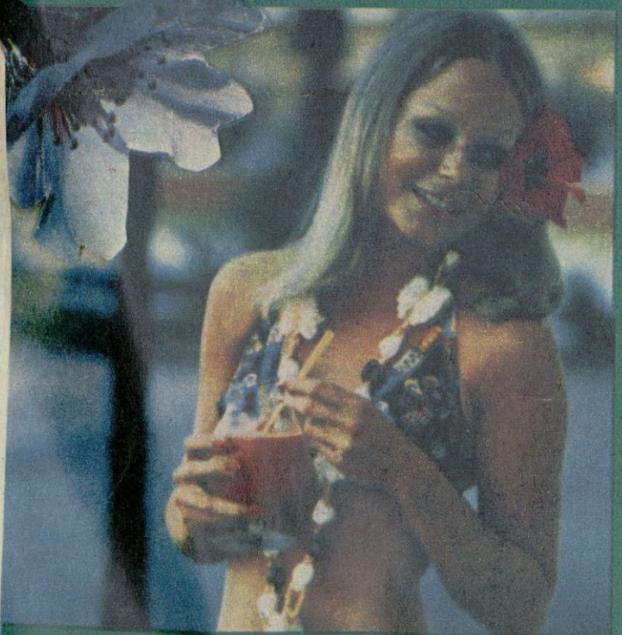
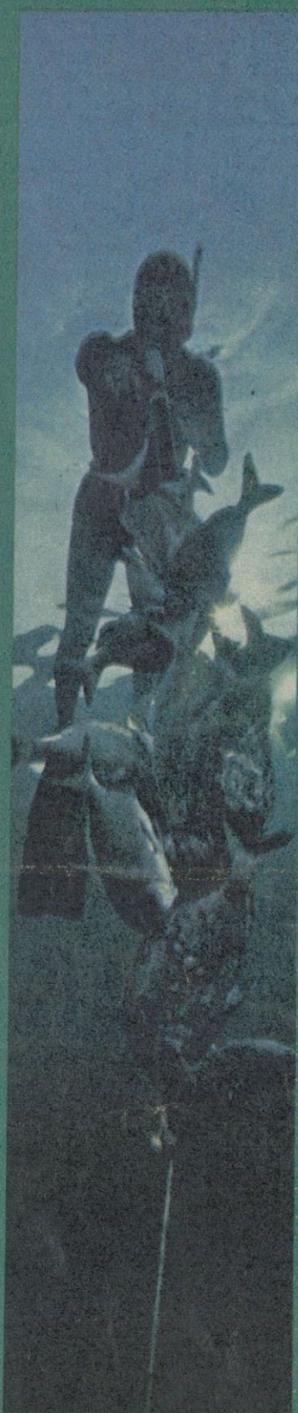
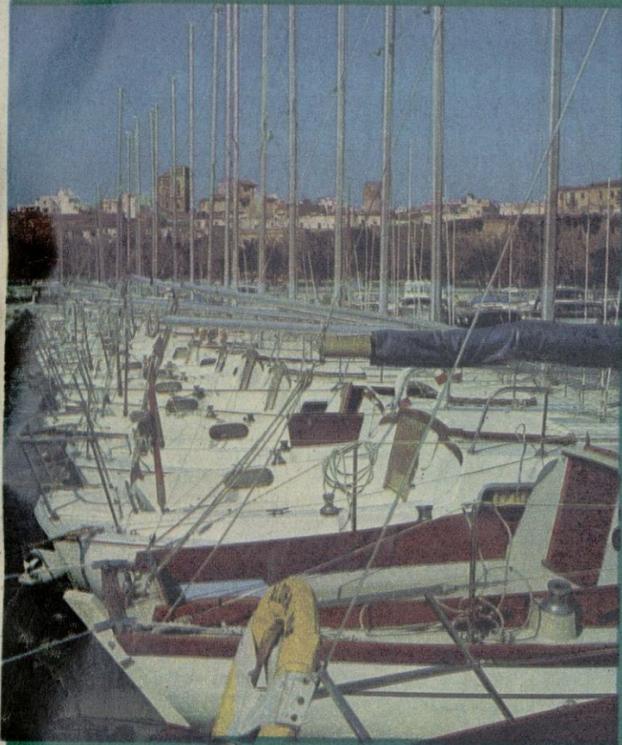
# Baleares

El diario de más circulación en el archipiélago

PALMA DE MALLORCA, 8 DE JUNIO DE 1975



**EXTRA  
DEDICADO  
A LOS  
DEPORTES  
NAUTICOS**



“Los paracaidistas de Magalluf”, “La pesca semiprofesional en Mallorca”, “El «windsurfing», deporte de moda en la isla”, “Trofeo Baleares de «offshore»”, “Lobos de mar”, etc., son algunos de los reportajes que ofrecemos en el presente número.

Fotos portada:  
MATEO TERRADES y MATIAS PASCUAL



# TROFEO BALEARES DE "OFFSHORE": LA PRUEBA MOTONAUTICA MAS IMPORTANTE DE NUESTRA PROVINCIA

El Trofeo de Baleares de Offshore, valedero para el Campeonato del Mundo, es la prueba motonáutica más importante de nuestra provincia y una de las más importantes de España, por no decir la que más. Hace apenas dos semanas que se ha disputado en nuestras aguas la V edición del Trofeo, organizada por el Club Náutico el Arenal, correspondiente a la actual temporada. El simple hecho de que la prueba tuviera lugar constituyó un éxito, ya que las dificultades encontradas por los organizadores hacían temer que este año la carrera no se celebrase. Claro que sólo tomaron la salida seis lanchas de la clase «III» y una de la clase «OP1» que es la de mayor importancia, con lo cual disminuyó la competitividad de años anteriores.

tante, el presidente de la Federación Balear de Motonáutica nos asegura que este año estaba prevista una asistencia mucho mayor que hacia confiar en una superación neta de la edición de 1974, y que si tal previsión se malogró fue debido, únicamente, a la mala suerte y a causas ajenas a la organización y al normal desarrollo de esta prueba.

**El presidente de la Federación Balear, señor González Pando**

—Este año hemos tenido mala suerte —nos dice el señor

la llevaba de remolque; el español Romanos, que iba a participar con el único «OP2» que hay en España, no tomó parte porque aún no se había repuesto del choque emocional que le supuso la muerte de un compañero durante una reciente regata. La misma causa adujeron tres pilotos de la clase «III» que tampoco tomaron la salida. Como ve, han sido varias y coincidentes las circunstancias ajenas a la carrera que determinaron que la «Dry Martini» fuera la única embarcación grande de esta edición del Trofeo de Baleares.

Don Manuel González Pando está al frente de la Federación Balear de Motonáutica desde que tuvo lugar el I Trofeo de Baleares de Offshore, hace cinco años.

También estamos pendientes de la Unión Internacional de Motonáutica (UIM) y de la Comisión Internacional de Offshore, que deben decidir la organización para el Campeonato del Mundo de la próxima temporada. Sea como sea, en Baleares siempre tendremos una prueba valedera para el Campeonato de España y de Europa. Contamos para ello con un circuito —y esto no es sólo una opinión mía— cuyas condiciones le colocaban entre los mejores del mundo para este tipo de competición.

—¿Cuáles son los clubs afiliados a su Federación?

—Son los siguientes: Club Náutico el Arenal; Real Club Náutico de Palma; Club de Mar; Club de Vela del Puerto de Andratx; Club Náutico de S'Esta-

**"Este año hemos tenido muy mala suerte", afirma el señor González Pando, Presidente de la Federación Balear**

## El «offshore»

Antes de continuar, nos parece adecuado aclarar algunos conceptos —para quienes no sean entendidos en la materia— sobre este deporte motonáutico. El «offshore» —que quiere decir «fuera de la costa»— es una competición de velocidad para lanchas muy rápidas y lo suficientemente grandes como para guiarse en alta mar por medio de instrumental, tal como cartas, brújulas, etcétera. Como consta de tres categorías internacionales: la clase «OP1» —que es la «reina»—, la «OP2» —muy similar a la anterior— y la clase «III». Prácticamente, los dos únicos países de Europa que sostienen este deporte son Inglaterra e Italia, ya que, por ejemplo, en toda España no hay ni una sola lancha «OP1» y sólo una de «OP2».

Así, pues, el Trofeo de Baleares de Offshore, al ser puntuable para el Campeonato del Mundo, representa un acontecimiento motonáutico prestigioso en el ámbito nacional.



La «Dry Martini», del italiano Bonomi, vencedora en solitario de la clase «OP1», en el V Trofeo de Baleares de Offshore-1975, repostando combustible (Foto: PASCUAL)

## A partir del año 1973, de mal en peor

Sin embargo, si en las primeras ediciones del Trofeo la organización y el éxito se superaban año tras año, hasta llegar a la edición de 1973 —que ha sido la mejor—, en la cual participaron nueve «OP1», tripuladas por los mejores pilotos del momento, a partir de entonces la asistencia de concurrentes decayó de tal manera que el año pasado únicamente participó una «OP1», como este año.

¿A qué se debe esta falta de asistencia de los grandes? La respuesta parece ser simple: a los gastos de desplazamientos que, unidos a la crisis económica mundial que desde hace dos años afecta a toda Europa, obligan a los propietarios de las embarcaciones a restringir sus salidas al extranjero (el transporte de las «OP1» y «OP2» resulta bastante caro). No obs-

González Pando—. De las tres lanchas «OP1» y las cuatro «OP2» que nos habían confirmado su participación en el V Trofeo de Baleares de Offshore, sólo pudo tomar la salida la «Dry Martini», ya que las demás tuvieron dificultades imprevistas a última hora. Es difícil de creer tan fatal coincidencia, pero ha sido así. Una de ellas, por ejemplo, debido a las huelgas que actualmente sufre Italia, no pudo conseguir a tiempo unos repuestos imprescindibles; otra llegó al muelle de Génova, donde debía embarcar en el «Canguro», con media hora de retraso, con lo cual se quedó en el muelle viendo partir al barco; otra, que venía por carretera, se quedó a mitad de camino por un fortuito accidente de circulación que sufrió su piloto, el italiano Soccol, que

## Continuidad

—Señor González Pando, ¿tendrá continuidad el Trofeo de Baleares?

—Por supuesto que sí. Todos sabemos que, a partir de la edición del 73, debido a la crisis mundial, la prueba había decaído bastante. Sin embargo, este año estábamos saliendo de esta crisis e íbamos a superar la edición del 74. Si no lo hemos hecho ha sido por las circunstancias adversas a las que antes me he referido. Esperemos que el año próximo no se repitan. Ahora bien, lo que aún no sabemos es si el Club Náutico el Arenal querrá continuar haciéndose cargo de la organización, que lleva su trabajo, o si decidirán ponerla en manos de la Federación, la cual la otorgaría a otro de los clubs interesados en esta prueba, que son varios.

nyol; Club Marítimo de Mahón; Club Marítimo de Ibiza y el Club Marítimo de San Antonio. En total, ocho.

## La motonáutica modesta

—¿Hay en Baleares afición por la motonáutica?

—Hay afición, pero debería incrementarse; para ello nuestros esfuerzos se dirigen a los propietarios de embarcaciones a motor de todo tipo. Dejando el «offshore» aparte, ya que son lanchas exclusivamente de carreras, lo que debe tenderse a promocionar es la clase «turismo», de barcas comunes. La gente debería saber que con sus

pequeñas barcas pueden participar en competiciones tales como «gincamas», cruceros... que no son pruebas de velocidad. Precisamente tenemos preparado para el 18 de Julio un crucero en Menorca, en el que pueden participar todo tipo de embarcaciones, cada cual en su categoría, y en el que contará únicamente la regularidad.

—Y ya para terminar, ¿hay gente disconforme con la labor realizada por la Federación Balear de Motonáutica?

—No hay gente disconforme con la labor federativa. Siempre hemos colaborado con los clubs y siempre nos mostramos dispuestos a ayudar. Incluso sentimos que a veces no acudamos a la Federación, pues desde aquí podemos facilitar la solución de muchos problemas.

## El Club Náutico El Arenal y el «offshore»

Puestos en contacto con el Club Náutico el Arenal, como organizador del V Trofeo de Baleares de Offshore, nos atendió el vocal de Información de la Junta Directiva, don Antonio Ramis, quien no se mostraba tan optimista como el presidente de la Federación Regional.

—En estas dos últimas ediciones del Trofeo de Baleares —nos dijo— el número de participantes ha caído en picado. Ello es debido a la crisis económica por la que atraviesa Europa. Las pruebas de «offshore» se han reducido y los pilotos no quieren desplazarse. No hay dinero.

—O sea que el principal obstáculo es el económico.

—Exactamente. Incluso para los organizadores, porque los gastos son muchos.

—Pero a ustedes los subvencionan, ¿verdad?

—Recibimos subvenciones de la Federación, del Fomento del Turismo, del Ayuntamiento de Lluçmajor, de las autoridades, de las casas comerciales, etcétera. Pero estas subvenciones deberían ser mayores porque incluso ha habido pilotos que nos han pedido hasta mil dólares para venir a participar en la regata, a lo cual, por supuesto, no hemos accedido.

—¿Será el Club Náutico el Arenal el organizador del Trofeo de Baleares de Offshore del próximo año?

—Eso no lo sabemos todavía. La Junta del Club debe reunirse para decidirlo. Vamos a discutir si continuamos, si nos unimos a algún otro club, o si conseguimos más subvenciones para lograr que vengan más participantes, que es lo principal y para lo cual, como hemos comprobado, es indispensable el dinero.

Juan Carlos Muntaner



**EFECTOS NAVALES**  
**SHIPCHANDLER**

**ALQUILER DE YATES**  
**COMPRA-VENTA**  
**CUSTODIA DE BARCOS**

Real Club Nautico · Tel. 21 56 12  
Club de Mar · Tel. 23 46 34  
Palma de Mallorca

**¡BUCEADORES!**

Ahora en Baleares los inmejorables  
equipos de inmersión SCUBAPRO




TAMBIEN OFRECEMOS:  
EQUIPOS USADOS, ALQUILER DE EQUIPOS, AIRE COMPRIMIDO,  
IMPORTANTES DESCUENTOS SOBRE OTRAS MARCAS

AGENTE EXCLUSIVO:  
**SERVICIOS SUBMARINOS, S. A**

Contramuelle Mollet, 9 — Teléfono 22 37 73 — PALMA

## EL CELACANTO, FOSIL VIVIENTE DE NUESTROS DIAS

EN diciembre del año 1938, un taxista del puerto de East London, en Africa del Sur, se negó rotundamente a transportar a una señora que llevaba consigo y en una carretilla, un enorme pez de más de 100 kilos de peso y metro y medio de longitud.

Muy pronto aquel extraño animal se convirtió rápidamente en sensación mundial. El rarísimo ejemplar de pez resultó un ser al que se daba por desaparecido desde hace ya mucho tiempo.

Años más tarde, científicos de todo el mundo acudieron a Africa del Sur para estudiar y contemplar aquella criatura disecada que en un barco de vapor había sido desembarcada en el puerto de East London, en 1938. Lo que más poderosamente llamaba la atención eran sus grandes aletas, diferentes por completo a los de los demás peces, que como se sabe son en forma de abanico. El celacanto, pues de este pez se trataba, tenía aletas carnosas comparables a muñones de patas. Una vez ingresado el ejemplar en el Museo Nacional por su directora, la señorita Latimer, fue concienzudamente examinado por personal cualificado, llegando a la sospecha de que se trataba de un pez perteneciente a un grupo considerado extinguido: el de los crossopterigios. Según el célebre ictólogo profesor J. L. B. Smith, los ejemplares fósiles más modernos del grupo databan de hacía sesenta o setenta millones de años.

El profesor J. L. B. Smith dio al pez el nombre de latimeria chalumnae en honor a la señorita Latimer y como recuerdo del río Chalumna, en cuya desembocadura había sido capturado el fósil viviente más antiguo del mundo. El celacanto aún estaba vivo cuando fue subido a bordo de la embarcación que lo pescó y, según re-

lató de los propios pescadores, faltó poco para que mordiera la mano del capitán cuando éste lo examinaba asombrado. Por desgracia, el profesor Smith sólo pudo estudiar la piel ya disecada, con sus contornos, aletas y escamas. La señorita Latimer había conseguido el animal cuando éste ya había entrado en estado de descomposición, y como no tenía medios a su alcance para conservar 100 kilogramos de pescado en una sola pieza, las vísceras de éste tuvieron que ser destruidas para evitar la putrefacción rápida y así ganar tiempo para su estudio.

Antes de que el mundo científico se recuperara de su asombro, estalló la Segunda Guerra Mundial, y el arcaico pez quedó totalmente olvidado en aquel rincón de Africa del Sur.

Una vez finalizada la contienda mundial, siguieron las investigaciones en torno al fósil más antiguo de la Creación, averiguándose que la latimeria no era ninguna novedad para los indígenas de las islas Comores, que de vez en cuando pescaban esta especie al tender sus burdas redes a 200 metros de profundidad. Los nativos de las

islas no tenían en gran estima la carne de este pez y lo consumían seco o salado.

El profesor Smith ofreció a los pescadores de las Comores 100 libras esterlinas por cada nuevo ejemplar de crossopterigio que capturasen. Sin embargo, pasaron cerca de cuatro años hasta la obtención de un segundo pez. Fue el 24 de di-



ciembre de 1952. Un pescador de las Comores lo había capturado y olvidado ya la oferta del profesor se dispuso a llevarlo al mercado para su venta. Por fortuna un compañero de faenas le aconsejó que entregase el ejemplar a un tal capitán Hunt, en cuyas manos recordaba haber visto uno de los anuncios insertados por el profesor J. L. B. Smith.

Hunt rápidamente conservó el pez en sal y cursó un cablegrama urgente al profesor que, inmediatamente, y a través del entonces primer ministro sudafricano, Daniel Malan, fletó un aeroplano para trasladarse sin demora al lugar del suceso. El profesor Smith deseaba a toda costa conseguir intacto el cuerpo del pez.

El día 29 de diciembre Smith estaba junto a su latimeria, la cual tenía el lomo abierto según el método usado por los indígenas para salar, pero conservaba todas sus vísceras, que fueron estudiadas con todo detalle.

Un hecho destacable es que los crossopterigios vivientes son bastante mayores en tamaño que aquellos encontrados como fósiles. La latimeria media poco más de 1,60 metros de longitud y pesaba alrededor de los 57 kilos. El ejemplar capturado en 1954 —se trataba de un macho y recibió el nombre de malania anjouanae— tenía una longitud de 1,46 metros y su peso llegaba a los 40 kilos.

La creencia es de que los antepasados de estos peces vivían en pantanos y probable-

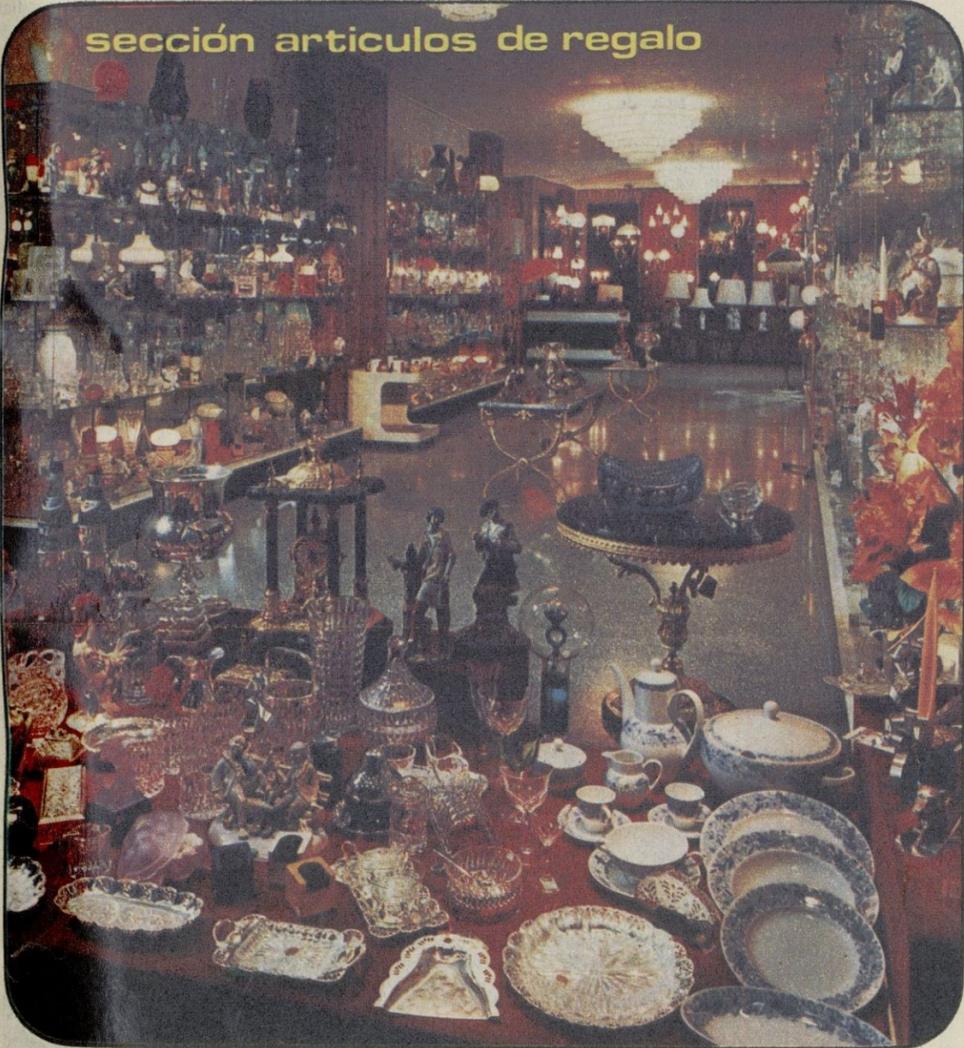
mente se arrastraban de tanto en cuanto fuera del agua, o sea, como las focas.

A pesar de que otras ramas de los crossopterigios colonizaron la Tierra —algunos investigadores creen que originaron los anfibios— los latiméridos siguieron siendo esencialmente animales acuáticos, con toda certeza algunos de ellos exclusivamente marinos. Sus eslabones directos con el pasado remoto hace suponer a los científicos mundiales que deberán arrojar aún mucha luz sobre las incógnitas que rodean a las formas más primitivas de vida sobre la faz de la Tierra.

Los crossopterigios que habitan hoy nuestros mares son animales fuertes, carnívoros y capaces de descender a las más grandes fosas marinas; sin embargo se tiene la creencia que actúan emparejados entre los arrecifes donde el mar bate con fuerza. Allí acechan a sus presas para atraparlas y devorarlas, como ya sus antepasados hacían sesenta o setenta millones de años atrás.

ARTURO POMAR THOMAS

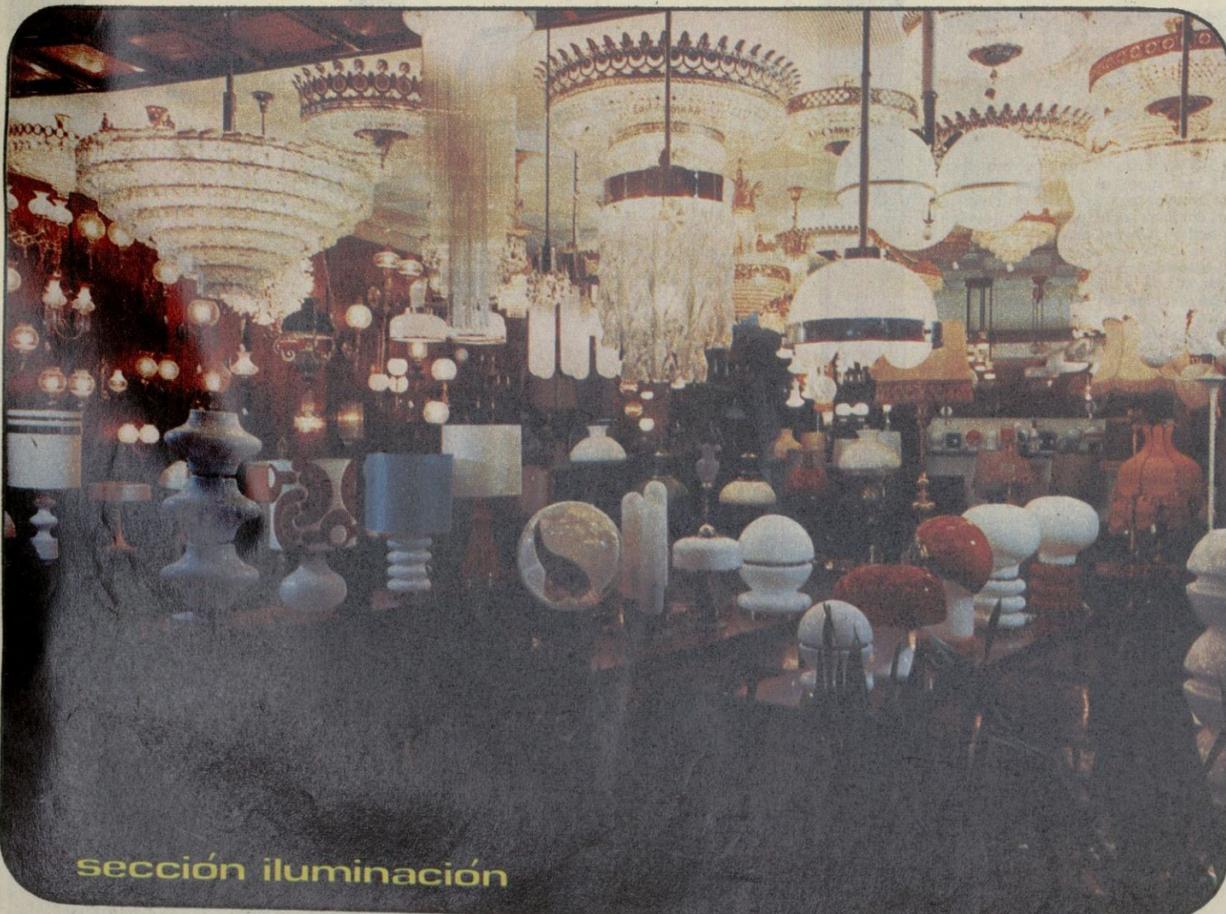
### sección artículos de regalo



### UN SUEÑO AL ALCANCE DE SU MANO.



AGIL, Publicidad



### sección iluminación

**Goler**  
Iluminación

APARATOS PARA ALUMBRADO

\*

SECCION ARTICULOS REGALO

\*

LISTA DE BODAS

\*

EXCLUSIVA DE LAS  
PRIMERAS FIRMAS EUROPEAS

CALLE CAZADOR, 6  
TELEFONO 211887  
PALMA DE MALLORCA

## La pesca semiprofesional en Mallorca

Los últimos años han sido testigos mudos de un gran incremento en la pesca que nosotros venimos a calificar de semiprofesional, en Mallorca.

La riqueza refrendada por el turismo ha provocado que muchos aficionados que hace diez o quince años volantineaban a bordo de modestas embarcaciones, «pasteras» y pequeños «llauds», lo hagan ahora a bordo de modernas embarcaciones, equipadas la mayoría con sonda, gracias a la cual descubren los fondos rocosos donde abundan —o abundaban— especies que antes no se pescaban por parte del mundillo de los pescadores aficionados: serranos imperiales, «cap roig», besugos y sobre todo la pieza reina: la cherna. Esta especie de mero de profundidad seguida hasta extremos increíbles en los últimos años.

mallo, la nasa, el palangre, etcétera, son lo que se ha venido en llamar los artes menores en la pesca.

Aunque todos los aficionados conocen perfectamente estos artes, les pasaremos revista para nuestros lectores.

### EL TRASMALLO, UN ARTE PASIVO DE FONDO

El trasmallo es un arte pasivo de fondo conocido desde muy antiguo en Baleares. Consiste de una relinga superior con corchos y una inferior con plomos. Tiene forma rectangular y una extensión de 250 a 300 metros por una anchura de dos o tres.

Está formado por tres mallas superpuestas siendo las extremas de material más grueso y de eje más ancho las que sostienen a la intermedia que es

sobre todo «peix roqué». El trasmallo es lo que en mallorquín llamamos «xerxa».

Para la pesca de la langosta además de las nasas, arte a la que nos referiremos después, se emplea un tipo de red de trasmallo de características adaptadas a este tipo de pesca que se realiza a mayor profundidad.

La almadraba y su variante la bonitera son artes de trasmallo muy usuales también en Mallorca y en las Baleares en general. Se pescan con ella atunes, bonitos y sirviolas así como otro tipo de las especies pelágicas.

### EL PALANGRE, CASI YA EN MANOS DE LOS AFICIONADOS

La temporada de pesca comienza aproximadamente en noviembre y dura hasta más o

Los pequeños palangres, mediante un permiso que se concede, pueden ser usados por los aficionados que realizan con ellos buenas capturas. «Es peix de palangre» es sin duda uno de los más apreciados por el consumidor. Tanto por su calidad culinaria como por su variedad.

Es un aparejo de muy antiguo uso y casi siempre se ha utilizado el «llaud» para pescar con este arte.

Consiste en un cabo madre del cual penden otros más finos —«brassols»— de cuyo final van ligados los anzuelos. Dos cabos verticales a los extremos del aparejo aguantan y fijan los pedrales y las boyas. Los palangres suelen tener una longitud aproximada de cien metros llevando las brazoladas a unos tres o cuatro metros entre sí. Estas brazoladas suelen medir de alrededor del metro y medio, aunque pueden variar según el tamaño del arte.

Los anzuelos se ceban con «alaxa», jurel, sardina, pulpo, etcétera. Depende del tipo de pez que se va a pescar.

Con los palangres se cubren zonas de más de media milla a una profundidad que varía entre los 20 y 60 metros. Las capturas no son excesivas, pero el pescado que se coge con este sistema es muy apreciado como antes hemos dicho y tiene alto valor en el mercado:

meros, dentones, pageles, págegas, etcétera.

El palangre en sus diferentes modalidades es uno de los artes de pesca más empleados por los pescadores baleares.

### LAS NASAS, DE AYER A HOY

No hace demasiados días un pescador, hombre ya de edad, me decía que cuando joven en la ensenada de Porto Pi y usando nasas pescaba hasta algún mero. «No digamos, «esparrales», «lisas», etcétera.»

Hoy por hoy las nasas ya no pueden emplearse prácticamente más que para la pesca de la langosta.

Se trata de una trampa de forma muy variada construida en materiales como el acebuché e incluso hoy en día a base de materiales sintéticos.

La nasa es una especie de jaula con un orificio de entrada cuya parte interior termina en puntas en forma de embudo y que tiene como misión impedir la salida. En su interior se coloca un cebo para atraer a las posibles piezas.

La nasa se utiliza como antes hemos dicho para la pesca de la langosta, pero también para el mero, dentón, etcétera.

Ultimamente se hicieron pruebas para tratar de capturar la gamba y crustáceos del talud continental en lugares donde por tratarse de un fondo rocoso no podían arrastrar los «bous». Parece ser que los resultados fueron esperanzadores aunque no se practique todavía a nivel industrial.

### LA PESCA DE LA CHERNA CON VOLANTIN, UNA AUTÉNTICA «BRUSQUE»

Como hemos dicho al principio de este trabajo, la pesca de la cherna y otras especies de fondo con volantín se ha convertido en una auténtica

«brusque», una pasión para el que puede permitirse el lujo de poseer una buena embarcación con la cual pueda navegar las millas que separan la costa de la pesquera.

La cherna se pesca en la «barba» del talud continental y en «forts» a profundidades que oscilan entre los ciento y los doscientos cincuenta metros.

Los lugares «es bancs», más solicitados y visitados por estos aficionados son sin duda las aguas de Cabrera y últimamente el llamado «Fort dels Francés», situado a unas treinta millas al sur de la bahía de Palma.

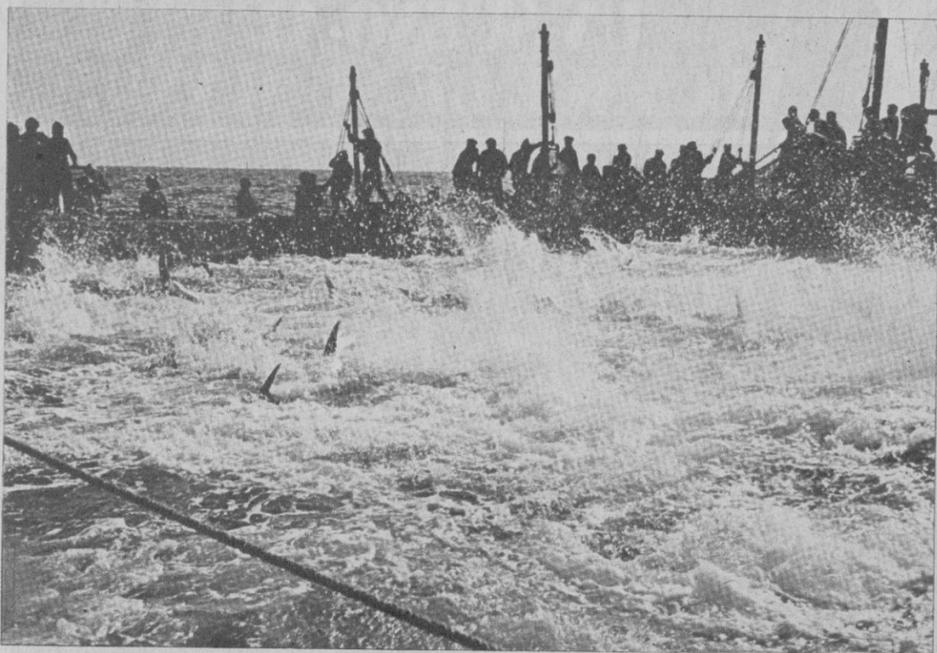
Naturalmente que cada día las capturas de chernas son menores, debido sobre todo a lo muy castigada que está la especie y los lugares donde se encuentran, pero durante los primeros tiempos se realizaron capturas de gran importancia. Nosotros mismos, por nuestra condición de periodistas, hemos sido avisados en bastantes ocasiones para presenciar ejemplares de hasta ochenta kilos de peso.

Para la pesca de la cherna se emplean como antes hemos dicho volantines de gran longitud, aparejados de anzuelos especiales, brazoladas metálicas y como cebo «cada mase trillo tiene su librillo», aunque normalmente se emplee, pescado azul, pulpo, sepia, etcétera.

La pesca semiprofesional en Mallorca está basada más o menos en estos artes que hemos citado. Hay otras, naturalmente; sin embargo, estas modalidades son las que están más en boga en estos momentos.

Quizás en un futuro, con el adelanto siempre de la técnica, vayan naciendo otras lo cual no sería nada beneficioso ni para unos ni para otros y naturalmente perjudicial para el Biotopo.

DAMIÁN CAUBET



La pesca de la Almadraba es una de las más antiguas que se conocen. La de Medina Sidonia en Andalucía era popular ya en el siglo XVII. En la foto, los ataúdes han quedado atrapados en la gran bolsa; únicamente hay que engancharlos

Las chernas y todas estas especies de nuestra fauna marina se pescan con volantines, algunos de hasta cuatrocientos metros de longitud, pero hay otros sistemas muy empleados por estos pescadores semiprofesionales que van a por capturas de importancia. El tras-

de hilo más fino para facilitar el enredo del pescado. Antigualmente se construían de cáñamo o esparto sobre todo las relingas.

Este arte se cala por la tarde y se recoge al amanecer. Se capturan con él especies costeras de clase muy variada;

menos junlo. En algunas ocasiones —son casos excepcionales— se capturan peces de gran tamaño como son los «marrajos», etcétera, algunos de los cuales han rebasado la tonelada, lo que da una idea de la gran resistencia de las mallas.

La pesca de la cherna, de moda en los últimos años

Las modernas embarcaciones apoyan esta pesca casi de altura

## LOS PARACAIDISTAS DE MAGALLUF



### Arrastrados por un cable desde una lancha

Las evoluciones de los esquiadores sobre el mar son siempre un regalo para la vista. Y quienes lo dominan a la perfección suelen intentar nuevos movimientos y figuras cada vez más espectaculares y emocionantes. Así, Eugenio Molina y sus amigos, que todos los días esquián en Magalluf con lanchas de su propiedad, se han aficionado de tal manera a este deporte que, con una cometa construida por ellos mismos, hacen las delicias, siempre que el tiempo les es propicio, de los muchos turistas que por aquellas playas toman el sol. Sin embargo, el día que fuimos a verles volar en su cometa el estado del viento y de la mar hacían desaconsejable el espectáculo, ya que entraña no poco riesgo. De todas formas alguien recordó que el tiempo sí era propicio para arrastrar y elevar desde la lancha —como ya habían experimentado en un par de ocasiones— el paracaídas que uno de los aficionados tenía en su poder. Ni cortos ni perezosos fueron a buscar el paracaídas y montaron el tinglado de arrastre, por medio de un largo cable, con el borde mismo de la playa. La lancha arrancó, el paracaídista corrió unos cuantos metros sobre la arena mientras la tela se hinchaba y pronto le vimos sobre nuestras cabezas y sobre las de los numerosos turistas que allí se habían concentrado para presenciar el «show». Aunque no duró mucho y terminó, como es natural, con un remojón por parte del paracaídista; el espectáculo resultó divertido, bonito y, sobre todo, original.

J. C. M. (Foto: CAUBET)

## EL PEQUEÑO "DURO" A PRUEBA DE FINLANDESES

Al hablar de potencias, conviene distinguir. En Finlandia, donde las condiciones de navegación son de las más duras del mundo, la potencia y resistencia de un fuera-borda se aprovecha al máximo. Por eso, el motor TERHI, hecho y probado en Finlandia, es el 5 HP que le da más.



Toma de corriente que regenera la batería

Acelerador en el timón

Refrigeración por aire-agua.

Marcha atrás por inversión a 360°

Depósito separado de 11 litros.

Consumo de 1,5 litros por hora (mezcla al 2%)

CV. fiscales: uno. Gran potencia de arrastre.

DOS AÑOS DE GARANTIA

**TERHI**  
va más lejos porque dura más



Distribuidor para Palma de Mallorca: LA INDUSTRIAL Y AGRICOLA -SOCIAS Y ROSELLO- Héroes de Manacor, 39-41. Tels. 46 23 11 - 46 46 50 - 46 05 00

También en: 3, 5, 15, 20 y 40 HP.

# SEGUN SUS PRESIDENTES, "EXISTE UNA TOTAL ARMONIA ENTRE LOS CLUBS NAUTICOS DE BALEARES"

PARA realizar la presente información, habíamos invitado a doce presidentes de otros tantos clubs náuticos de la isla, pero a la cita tan sólo acudieron siete. Del resto, uno se excusó.

Nuestra intención era la de conocer la problemática de los clubs mallorquines, sus ambiciones, sus realizaciones. Pero des-

pués, las entrevistas se fueron por otros derroteros. Y una cosa quedó bien clara: «La única competencia entre clubs náuticos, es la deportiva. Existe una armonía total», nos dijeron.

Y sin más preámbulos —que andamos muy justos de espacio— pasamos a reproducir lo que manifestaron los presidentes.



**DON BALTASAR MONTANER**

**Real Club Náutico**

«El nuestro —dice— es de los más antiguos de la isla. Cuenta, ahora, 26 años de historia. En la actualidad tenemos capacidad para 828 barcos. El número de socios es superior a los

dos mil ochocientos. ¿Si recibimos ayudas económicas? Sí, a través de la Federación, para fomentar los deportes náuticos de pequeños barcos. Practicamos las siguientes actividades: vela, remo y natación. No, no es ningún negocio el Real Club Náutico. Ni puede serlo ya que se trata de una entidad social que no puede obtener beneficios. ¿Nuestro principal problema?, que debido a la evolución se está quedando pequeño el Club, sus instalaciones. Por cierto, que está en ciernes una sensible mejora, una ampliación de sus instalaciones, pero ese es un punto

de "Snipe" y cruceros clase VI. Y ahora estamos formando una de la clase "Europa".»

El señor Llopis, no lo habíamos dicho antes, es por cierto, el decano de los presidentes de clubs náuticos de España: lleva 24 años en el cargo.

**DON MARIO DARDER**

**Club Marítimo San Antonio de la Playa**

«También el nuestro —dice el señor Darder— es un club con muchos años de existencia. Ya en el año 1929 se le concedió el Premio Virgen del Carmen. En la actualidad, tenemos 929 socios, repartidos así: 278 de número, 408 eventuales, 167 deportistas y 76 infantiles. Sí, recibimos ayudas económicas. Exactamente para material de regatas; nos concede la Federación el 50 por ciento del coste de la misma. Y, también, para nuestra escuela de vela. Y, excepcionalmente, cuando organizamos una regata de categoría nacional o internacional. Ahora hemos solicitado un crédito de tres millones y medio de pesetas, ya que la última ampliación de las instalaciones han sido sufragadas por los socios. ¿Nuestras actividades principales?: escuela de vela, en la



demasiado extenso para tratarlo aquí, ahora.»

**DON SALVADOR LLOPIS**

**Club Náutico de Cala Gamba**

«El de Cala Gamba —dice el señor Llopis—, es un club modesto en todos sus aspectos. Pero desplegamos una interesante actividad. El club se fundó el año 1936, y se inauguró dos años más tarde. En la actualidad tenemos 582 socios, y capacidad para algo más de 300 embarcaciones. Sí, recibimos ayuda económica. Son cantidades pequeñas, y siempre destinadas a promocionar el deporte de la vela. Por cierto, que ha quedado demostrado —por lo menos en nuestro club— que la juventud no siente afición por la vela, pese a que la promocionamos intensamente. ¿Nuestro principal problema? Las instalaciones de Gas y Electricidad de San Juan de Dios nos inunda de barro, el club. Y, lógicamente, nos vemos obligados a dragar continuamente Tan acuciante es el problema, que estamos tramitando la compra de una draga. ¿Nuestras actividades?, básicamente están dedicadas a la vela. Tenemos una flotilla de 420, otra de "Optimist",



que iniciamos a los chicos de 8 a 14 años en ese deporte. Montamos un calendario de regatas muy completo. Tenemos flotillas de "Optimist", de 470, "Snipe", y clase "Europa". Por cierto, y me gustaría que lo hicieras constar, la Federación Nacional de Vela y el organismo internacional ECU nos han concedido el Campeonato del

(Sigue en la pág. 7)

## windsurfing

el deporte  
de este verano

DISTRIBUIDOR:

**DARDER**, S. A.

CALLE ROSSELLO Y CAZADOR, 64.  
TEL. 25 22 40



# LA VELA EN BALEARES

Por CRISTOBAL BORRAS

LA vela deportiva es la heredera directa de una larga tradición de navegantes que recorrieron todos los mares del ancho mundo gracias al viento que llenaba el trapo de sus embarcaciones. Sólo los buques escuela nos recuerdan a aquellas orgullosas catedrales de la mar. Pero están muy vivos entre nosotros los barcos que se sirven de sus velas como medio de propulsión, herederos auténticos de una tradición milenaria que no morirá jamás mientras aliente en el hombre un hábito de aventura y un deseo de acercarse a la naturaleza.

Nuestras islas, situadas en el centro del Mediterráneo occidental, han constituido siempre un hermoso lugar para la navegación a la vela.

¿Por qué ese interés por nuestras islas? Hay razones para ello: un buen clima, unos buenos abrigos y unas instalaciones en las que se halla toda comodidad y cualquier servicio. Ibiza la Nueva, Club de Mar, Real Club Náutico, Mahón, Marina de Cala d'Or, Club de Vela del Puerto de Andratx, Arenal, San Antonio de la Playa, ofrecen todo lo necesario, dentro del panorama altamente satisfactorio de la navegación deportiva en las Baleares y dejamos sin citar muchos otros puertos, pesqueros o de recreo, como Cala Ratjada, Porto Colom o S'Estanyol.

¿Cómo se ha llegado a ello? Indudablemente se está experimentando un «boom» de la vela a nivel mundial. Este auge de la vela se tradujo en barcos, pero éstos necesitan puestos de amarre e instalaciones. El primer paso adelante, verdadero paso de gigante, fue la fusión de los antiguos y entrañables Club de Regatas y Club España, que dieron origen al actual Real Club Náutico de Palma, verdadero acontecimiento social que marcó un hito en la vida palmesana, en aquella sociedad que veía, asombrada, cómo le iba creciendo un Paseo Marítimo, que abría nuevos horizontes

a una ciudad que empezaba a despertar.

## EL «SNIPE», AYER

En los pantalanes del Club Náutico amarraron los primeros «snipes» de la isla. La inauguración se festejó con la celebración del Campeonato del Mundo de la clase. Muchos recordarán todavía aquella veintena de barcos construidos en Pollensa, todos igualitos. Se fundaron las flotillas del Náutico, de Marina y de Aviación.

El ambiente de aquellos años resulta casi imposible de describir y creemos que irrepetible. Entonces, el «snipe» lo era todo.

Dos competiciones acaparaban el mayor interés: el Trofeo Loreto, donado por Aviación, y el Trofeo Palma, iniciativa del Ayuntamiento de la ciudad. La Copa Loreto tiene un anecdotario riquísimo con ribetes de picaresca náutico-deportiva que bastaría para llenar las páginas de este diario.

El Trofeo Palma es conocido en toda Europa. Y continuará, por decisión del Ayuntamiento de la ciudad, decisión acertada y consecuente con el historial del trofeo.

## EL «SNIPE», HOY

Del «snipe» surgieron los patrones y tripulantes que han nutrido las filas de los regatistas durante muchos años hasta que el auge de la vela ha creado otros cauces de los que salen las nuevas generaciones de aficionados. El «snipe», a pesar de la proliferación de clases, mantiene un puesto de privilegio entre los barcos de regata.

El «snipe» es el barco que alcanza mayor difusión en las Baleares, exceptuando el Optimist, sobrepasando el centenar de unidades. La concentración más densa se halla en Mahón, seguido por el Real Club Náutico de Palma, Ibiza y Ciudadela.

## LOS CRUCEROS

Los cruceros están pasando por un momento importante, con muchos arcos en activo, aunque debemos lamentar la poca dispersión de la clase, agrupada en el Real Club Náutico de Palma, sede de la flotilla más activa. Esta afición por la regata-crucero no es cosa de nuestros días, sino que arranca de muy lejos. Quedan en el recuerdo unas casi legendarias vueltas a Mallorca, con anécdotas a porrillo, y regatas como el Trofeo De Vita, entre Palma y Puerto de Andratx, que se adjudicó en propiedad don Andrés Valls, a la caña de Ventolera.

Unos hombres crearon escuela y afición, incrementada ahora mismo por la aparición del poliéster en la construcción naval, con el consiguiente aumento de barcos. Hasta ahora la clase VI, heredera de la llamada Clase C, era la que se mostraba más activa y aún continúa así, si bien asistimos actualmente a un giro hacia las Clases mayores, muy en especial, III y IV.

El Club Náutico del Puerto de Pollensa y el Club de Mar suelen ser puertos que marcan el inicio o final de regatas muy importantes, valederas para la Copa Generalísimo y la Copa España. Dos barcos mallorquines y uno catalán formarán el equipo para la Admiral's Cup: «Sañumac», ex «Noryema IX», «Flamenco», de Guillermo Crys, y el «Mabelle», de Barcelona. En clase VI hace ya dos años que barcos palmesanos conquistaron los máximos honores nacionales.

Las Baleares constituyen un inmejorable campo de regatas para los cruceros; una serie de islas o islotes son a modo de balizas fondeadas en permanencia unos puntos excelentes para fijar el recorrido de una regata: Cabrera, Dragonera, Tagomago, Isla del Aire.

Uno de los máximos alicientes de la regata crucero son las escalas, con sus correspondientes tertulias, en puertos de la costa balear. El Náutico de

Palma organizaba la «regata del cordero» a la isla de Cabrera y, a lo largo de este año, habrán recibido la visita de los cruceros los puertos de Andratx, S'Estanyol, Cabrera, Ibiza, Marina de Cala d'Or y Cala Ratjada, afirmándose de esta manera unos lazos de solidaridad entre clubs muy en línea tradicional de los hombres de la mar.

## EL OPTIMIST

Este es un mundo aparte, amigos lectores. El Optimist es un fenómeno que excede de unos márgenes estrictamente deportivos y casi cabría estudiarlo desde un punto de vista sociológico. Ya no se trata del



patrón y su barco, del viento y de la mar. Aquí entran condicionamientos familiares, pasiones, afición, muchas horas perdidas, muchos desplazamientos, entusiasmo, en fin, un mundo aparte. Fascinante, sin embargo.

Hay más de cuatrocientos Optimist en las Baleares repartidos entre veintitrés clubs de los veinticuatro censados en la Federación. Mallorca ha jugado un papel fundamental en el desarrollo del Optimist español. Aquí se hicieron los primeros cascos de plástico según las especificaciones de la ICDA.

Y es que el Optimist en Mallorca surgió con una fuerza arrolladora. Tras un leve predominio inicial de mahoneses e ibicencos se despertó, incontenible, una avalancha mallorquina, la primera ola, en la que destacaban con luz propia Tomás Estela, Jorge y Francisca Martí, Blanca Payeras, que acapararon todos los triunfos a escala regional, nacional y, también, mundial. Lo ganaron todo y en la Península se les temía con razón. Cuando empezaron a tener que abandonar el Optimist por imperativo de la edad, vinieron los Jaime Juliá, Natallio Comas, Jorge Forteza, Tolo Bibiloni, que continuaron siendo los amos. Podemos afirmar muy sinceramente, y sin triunfalismos, que el Optimist balear fue lo mejor de España y dudamos que puedan darse dos generaciones de optimistas como aquéllas.

El Optimist tiene un poder de convocatoria que atrae, por igual, a niños y mayores, que elimina barreras entre clubs. El niño se siente patrón de su propio barco, dueño de su rumbo, «le maître après Dieu» en clásica expresión marinera bretona. ¡Cuán lejos quedan aquellos años de aprendizaje como proel!

## LAS OTRAS CLASES

Con lo que hemos citado no cubrimos el panorama de la vela balear en nuestra época. Todavía hay más. Deberíamos empezar por la vela latina, la gran olvidada. ¿Qué se habrá hecho de aquella afición a la latina que había en el Molinar, Portitxol, Santa Catalina, Cala Gamba, Arenal? ¿Dónde estarán el «Bábara», «Titán», «Cala Pi», «Jaito»? Con aquellas antenas enormes y sus cazaescotas por fuera. Todavía hay regatas de botes, cierto es, pero no es aquéllas, no. Con todos los respetos hacia las embarcaciones de poliéster, pienso que la vela latina era para botes de madera y para faluchos de «floc, trinquet i mitjana» cuando no

había otra compensación que «un segón per palm i milla» y la salida la daba el marinero del club encendiendo un cohete con el pitillo. Los más avisados salían en cuanto se quitaba el cigarrillo de los labios. ¿Adónde habrá ido a parar aquella picaresca de las orzas postizas, los sacos de cemento? Muy cierto es que con Bernat Rita desapareció una época.

El Vaurien fue el barco que tomó el relevo en el Club Náutico El Arenal. Aquella caseta de madera se ha convertido hoy en un club magnífico y lo debe, en gran parte, al Vaurien, aquel maravilloso invento de Les Gleanes que introdujo en Mallorca Antonio Galmés. Se vivió una

época de España júnior, campeones del mundo de la IYRU, pero faltos de rivales de altura en las Baleares. Si se consolida la afición ibicenca y se puede crear una rivalidad interinsular se podrá llegar a resultados interesantes. Hay que pensar que Tomás y Miguei Estela se van a pasar al 470 cualquier día.

Da pena tener que reconocerlo, pero es la pura verdad. En 470 no somos nadie en el concierto español, en el que brillan estrellas mundiales como Gorostegui, Albalat, Millet, Santana y Colom.

En este repaso apresurado dejamos al Moth Europa para lo último, junto con el Finn. Ambos son barcos duros que requieren un gran esfuerzo físico y psicológico por parte de su único tripulante. El Finn no ha logrado carta de naturaleza entre nosotros. Y es que no pueden coexistir tantas clases. Hay que definirse, clubs y tripulantes; ponerse de acuerdo y seguir un camino.

En Moth Europa, nos ha surgido un fenómeno: Santiago Cañellas, vencedor en La Rochelle. Si se llegara a crear una rivalidad entre Can Pastilla, Arenal y Club Marítimo de Mahón podría llegarse a algo.

## PUNTO FINAL

Este es el panorama de la vela balear, hoy, aquí y ahora. Nos quejamos, pensamos que podría haber más afición, creemos que hace pocos años la había. ¿Estamos en lo cierto? Es difícil responder sí o no. A fuer de sinceros deberemos reconocer que si cuantos navegaban lo hicieran en una sola Clase y en un solo club, como sucedía hace un cuarto de siglo, hablaríamos de una afición sin límites. Afortunadamente no es así. Son muchos los clubs y más los barcos, pero no debemos olvidar que el deporte es rivalidad. Hay que fomentar desplazamientos, confrontaciones interinsulares, salidas a la Península y al extranjero. Todo ello da ambiente; éste atrae a una gran masa y de entre ellos surge la figura. Esta, a su vez, por mimetismo, es imitada por muchos, cerrándose el círculo. Creo que este es el camino: Centrarnos en las clases interesantes. Y conseguir, como sea, unos precios asequibles en lo referente al material.

De todos modos, pese a todo, estamos en un buen momento. Y mejorará, todavía.

## LOS ASES DE LA VELA

### AQUAVIT

ESL.	MAN.	CAL.	DEP.	ORZA	SUEL.	RAT.
9'83	3'42	1'80	4.000 Kg.	1.800 Kg.	65'50	24'5

### DRAC (one toner)

ESL.	MAN.	CAL.	DEP.	ORZA	SUEL.	RAT.
10'80	3'30	1'90	6.500 Kg.	3.300 Kg.	76	27'5

### DRAC 9 m.

ESL.	MAN.	CAL.	DEP.	ORZA	SUEL.	RAT.
9	3'17	1'71	3.295 Kg.	1.500 Kg.	43	21'7

ANTES DE EMBARCARSE  
CONSULTENOS

VENTA EXCLUSIVA EN:

## COMERCIAL MALLORCA

Pascual Ribot, 62-64

Tel: 23 71 44

## Confort en el mar



**Coserna S.A.**

**CONSTRUCTORES Y SERVICIOS NAUTICOS, S.A.**

DIVISION AZUL, 20  
TEL. 29 07 07  
Palma de Mallorca

CAJAS



EMBARCACIONES TIPO MALLORQUIN

GRANDES FACILIDADES DE PAGO Y MODICA ENTRADA, TODOS LOS TAMAÑOS, CON MOTORES INTERIORES Y FUERA BORDA

M-13	Bote Mallorquín Descubierta de 19 Palmos
M-14	" " Cubierta " 20 "
M-15	" " " " 23 "
M-16	" " Con balou " 24 "

## LOS PRESIDENTES DE LOS CLUBS NAUTICOS

(Viene de la pág. 5)

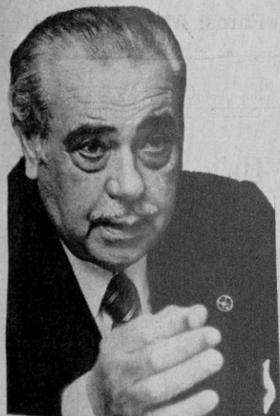
Mundo de la clase "Europa" que se va a celebrar del 26 de julio al 1 de agosto del presente año. ¿Que si es negocio el club? Pues, no. Nunca lo ha sido, ni se fundó para eso. A nosotros nos interesa, únicamente, promocionar los deportes náuticos. Nada más.»

Nos decía el señor Darder que en el Club Marítimo San Antonio de la Playa, se están realizando una serie de mejoras que se espera estén finalizadas antes de la celebración del Campeonato del Mundo de la clase «Europa».

### DON JUAN TERRASA

Club Náutico del Puerto de Andratx

«El nuestro es un caso curioso, muy especial —comienza diciendo el señor Terrasa—, ya que hace 20 años que el Club Náutico del Puerto de Andratx figura como federado, pero no teníamos local



social ni puestos de amarre para una sola embarcación. Desde hace 6, en que fui nombrado presidente, iniciamos las obras.

»Hoy ya contamos con la infraestructura, varaderos, servicios de carburante, electricidad, agua potable, etcétera. Estamos ahora trabajando en el local social, que esperamos inaugurar el próximo mes de agosto. Cien fueron los socios fundadores, y de número tenemos en la actualidad doscientos.

»No podemos admitir más por la sencilla razón de que la primera fase está construida y agotada, lo que nos obliga a realizar un proyecto de ampliación que nos permitirá dar cabida a 700 barcos más. Quiero destacar también que en la segunda fase existen unos beneficios importantes para la Cofradía de Pescadores, ya que vamos a construir un pantalán exclusivo para ellos.

Además, en lo concerniente a tarifas de varado y restantes servicios, consideramos a los pescadores del Puerto de Andratx como socios. Pero hay más mejoras. La actual calzada de siete metros, pasará a convertirse en un paseo marítimo de más de treinta metros, con la consiguiente urbanización de jardines, aparcamientos y aceras. ¿Nuestro principal problema?: el del calado. La zona en la que está ubicado el club tiene poco calado, y nos vemos obligados a dragar frecuentemente. Quiero también destacar que la escuela de vela es internacional y que el 80 por ciento de los socios son extranjeros. El club, para terminar, ha sido realidad gracias a las aportaciones de los socios y algunos créditos bancarios avalados por la junta directiva.»

### DON JACQUES LAQUIER

Marina de Cala d'Or

«Bueno, nosotros, en realidad, no tenemos todavía club, ya que se halla en fase de construcción y de federarse. Tenemos una concesión administrativa para 40 años, y nuestro primer problema fue dar calado a todo el fondo de Calallonga, que era un auténtico pantano. Tanto es así, que hemos dragado 1.300 metros cúbicos de barro. En su día contaremos con 700 atraques de 8 a 30 metros; agua, luz, teléfono, "travelift" de 50 toneladas que puede levantar barcos de hasta 25 metros de eslora y 5,50 de manga; grúa hidráulica de 3,2 toneladas para embarcaciones más pequeñas; astilleros, etcétera.

»Tenemos en la Marina una escuela de vela, con varios "470" y "Siroco". ¿Nuestro gran problema? De momento terminar las obras... Y la instalación que de momento nos han denegado por tener nuestra Sociedad participación



de capital extranjero. Como se puede imaginar, la medida nos perjudica enormemente. Ese es, desde luego, nuestro problema, nuestro gran problema.

### DON EUGENIO JAUDENES

Club de Mar

«Estamos ahora —dice el señor Jaudenes— trabajando en la obra de ampliación de las dársenas del puerto deportivo, iniciadas a principios de

1974, y que esperamos estén terminadas a finales del presente verano, con lo cual contaremos con 197 nuevos amarres para yates de gran porte.

»Perteneciendo el Club de Mar a la Federación de Vela, sus actividades deportivas se desarrollan



dentro del campo de las regatas de vela, y aunque no descuida las de vela ligera, su principal mira es hacia las competiciones de barcos de mayor porte. Precisamente ahora la Federación Nacional de Cruceros nos ha encargado la organización y celebración de las pruebas de selección y entrenamiento del equipo que representará a España en la regata "Admiral's Cup", a celebrar en Inglaterra.

»El Club de Mar está calificado como uno de los más eficaces y codiciados del Mediterráneo, y prueba de ello es el aumento de barcos visitantes de gran desplazamiento. Este era uno de los ob-

jetivos del club, que capta hacia nuestra isla parte de la navegación turístico-deportiva de los grandes yates que hasta hace poco se movían casi exclusivamente en aguas francesas, italianas y griegas. Entre los barcos más importantes que nos han visitado, cabe destacar a los "Belle Simone", de 1.400 toneladas, y "Ultima II", de 1.300, que son prácticamente los mayores que navegan por el Mediterráneo. Hoy, después de casi tres años de actividad, el club cuenta actualmente con unos 500 socios.

JAIME JIMENEZ  
Fotos de:  
MATEO TERRADES

**Gregory**  
tiene un reloj  
que sobrevive  
las más intensas  
vacaciones:

Ω  
**OMEGA**  
Seamaster

Que puede acompañarlo en sus aventuras más intrépidas. Que resiste golpes, agua, polvo, corrosión. Y que a la hora del descanso, aparece elegante y pulcro como si no hubiera pasado nada. En esta colección Omega Seamaster encontrará cronógrafos, relojes de inmersión, relojes deportivos, robustos e impermeables. Compínches, vaya.

**Gregory**  
Joyero

Av. Jaime III, 79 - Tel. 214803 - Palma de Mallorca  
Serrano, 92 - Tel. 2258100 - Madrid  
Gregory, Madrid S.A.

**ES UNA  
TABLA  
DE  
«SURF»  
CON  
VELA  
Y  
MASTIL**

# EL «WINDSURFING», DEPORTE DE MODA EN LA ISLA

DESDE hace aproximadamente unos dos meses, el deporte náutico de moda en la isla es, sin lugar a dudas, el «windsurfing». Y pese a que todavía sean muy pocos los practicantes, cada semana se celebran campeonatos en las principales playas. Y para hablarnos de este deporte que estamos comentando, nadie mejor que Tony Darder, introductor del mismo en Mallorca.

—En primer lugar, To-

ny, ¿qué es el «windsurfing»?

—Como sabes, en California existe una gran afición al «surf», y un día a alguien se le ocurrió combinarlo con la vela. Así, sencillamente, nació el «windsurfing». Desde América saltó después a Europa y en 1972 se crearon los primeros clubs en Alemania, que fue el primer país en adoptarlo.

—¿Es difícil de practicar?

que la producción es muy limitada.

—Esa es, por el momento, la única pega. No se pueden, efectivamente, atender todos los pedidos ya que la fabricación es muy lenta, muy laboriosa.

—¿Qué número de aficionados practicáis este deporte del que venimos hablando?

—Hasta ahora, muy pocos. Somos unos sesenta. Pero desde que celebramos campeonatos nos hemos podido dar cuenta de que existe un gran interés.

—Entre la gente joven, naturalmente.

—Bueno, la joven y la menos joven. El «windsurfing» es un deporte que puede practicarse desde los 12 a los casi 70 años. Co-

tre una selección sueca y la nuestra. Y para este verano, tenemos previsto disputar otro con participantes alemanes, suecos, fin-



**SE PUEDE  
PRACTICAR  
DESDE  
LOS 12  
A LOS  
70 AÑOS**

mo ya antes he dicho, no encierra ningún peligro y es muy sencillo.

—Nos contabas hace un par de meses, a raíz de la presentación del «windsurfing», que íbais a organizar un campeonato internacional.

—Ya celebramos uno en-

landeses, daneses y españoles. Pero no tenemos todavía fijada la fecha.

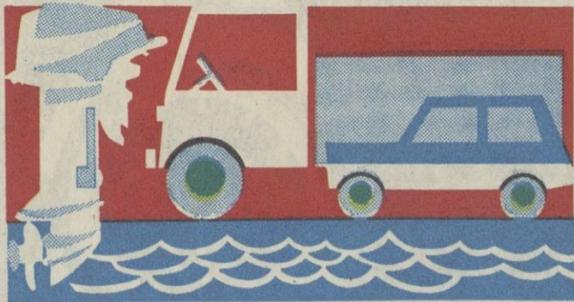
Pero lo cierto, como ya decíamos al principio, es que el deporte de moda, ahora, es, aquí, el «windsurfing».

JAIME JIMENEZ

Fotos: Matías Pascual

## MECANAUTICA I DEPORTES

Servicio oficial, reparaciones, ventas accesorios y motores CHRYSLER.  
Embarcaciones, accesorios náuticos. Motores usados. Material deportivo.  
Servicio oficial Astilleros Borrás.  
Motores marinos y mini-cruceiros  
T.TE. LIZASOAIN, 56 · TEL. 281929 · PALMA



**Talleres Mercedes**

**Reparaciones motores marinos  
Mecánica y electricidad  
de automóviles y camiones.**

C/ HONDEROS, 22 · Tel. 463138 - PALMA

—Mira, dicen los entendidos que es mucho más fácil practicarlo que explicarlo. Contestando a tu pregunta, te diré que no, que no tiene ningún secreto, y que no es necesario ser — como algunos creen — un atleta para manejar la tabla de «surf» a la que se le añade un mástil y una vela. Se dirige con los brazos, y sin realizar muchos esfuerzos.

—¿Y tampoco es peligroso?

—No, en absoluto.

—¿Qué peso tiene?

—Aunque varía ligeramente, según el fabricante, oscila entre los 25 y 30 kilos. Todo el equipo; es decir, la tabla y la vela.

—¿Se fabrica ya en España?

—Sí, aquí mismo, en Mallorca.

—¿Es el «windsurfing» un deporte caro?

—Ni mucho menos. Su precio es más bien bajo, y no tiene, además, ningún gasto de mantenimiento.

—Tenemos entendido

Motores Fuera Borda y Dentro y Fuera Borda

**EVINRUDE**



los más seguros



Cruceiros a Vela y a Motor

**PUMA**

NUEVOS MODELOS

MODELO 23' - 7'00 mts.  
MODELO 24' - 7'50 mts.  
MODELO 26' - 8'00 mts.  
MODELO 34' - 10'33 mts.

para excursiones y...  
iganar regatas!

DISTRIBUIDORES:

**Tomás Darder Hevia, S.A.**

«DIVISION NAUTICA»

Avda. Gral. Primo de Rivera, 121

Teléfonos 22 73 44 y 22 69 46

PALMA DE MALLORCA